

Nog even voor de palen. Foto: Janneke Bos

INFO 20M

Informatieblad grote pleziervaart

Nummer 64 V1.1 Januari - Februari 2012

INFO 20M
Informatieblad grote pleziervaart

*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" is bedoeld voor eigenaren, schippers en andere betrokkenen van pleziervaartuigen langer dan 20 meter zoals:*
- voormalige binnenvaartschepen
- voormalige zeeschepen
- voormalige vissersschepen
- voormalige marineschepen
- voormalige sleep- en duwboten
- woonschepen
- als pleziervaartuig gebouwde schepen
*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" geeft aan deze doelgroep informatie over de nautische wetgeving en voorlichting omtrent (technische) installaties aan boord.*

ISSN: **1872-7824**

Initiatief: Henk Bos
Coverfoto: Janneke Bos
Vormgeving: Henk Bos
Correctoren: Ge Bos Thoma, Henk Bos en Janneke Bos
Aan dit nummer werkte mee: Janneke Bos (JB) en Henk Bos (HB).

Productie en uitgever: Henk en Janneke Bos (Expertisebureau Bos) (c) 2006-2012
*Website: **http://www.xs4all.nl/~bosq***
*Hasebroekstraat 7, 1962 SV Heemskerk, Tel: 0251-230 050, e-mail: **bosq@xs4all.nl***

Verspreiding:
***Info 20M** wordt gratis via e-mail door de volgende organisaties verspreid:*
- de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig (LVBHB)
- de Stichting tot behoud van Authentieke Stoomvaartuigen en Motorsleepboten (BASM)
- de Koninklijke Nederlandse Motorboot Club (KNMC)
- de Vereniging de Motorsleepboot (VDMS) en de Vereniging de Sleper (VDS)
- de Vlaamse Vereniging voor Watersport (VVW)
- Zeekadetkorps Nederland (ZKK)
- Scouting Nederland (SN)
*Andere organisaties kunnen zich bij de uitgever melden. **Info 20M** is tevens te downloaden via de website.*

***Info 20M** is een voortzetting van de reeks voorlichtingsbladen genaamd **M3-blad** die in het tijdvak 1987 tot 1995 geschreven zijn voor Scouting groepen met een wachtschip (een voormalig binnenschip in gebruik als clubhuis). M3-blad nummer 1 t/m 20 zijn via de index op de website te downloaden (**http://www.xs4all.nl/~bds/m3-index.htm**). M3 blad nummer 21 is niet openbaar ivm auteursrechten.*

Voorwoord

In Indonesië zie je hele grote bossen met oliepalmen. Om deze palmen te kunnen planten zijn hele oerwouden gekapt. Pas na een paar jaar kun je de vruchten die in trossen bovenin de palmen hangen lossnijden. In grote vrachtwagens worden ze vervolgens naar de fabriek gereden om palmolie te persen. Na 30 jaar zijn de palmen zo hoog dat je er niet meer bij kunt en de bomen gekapt moeten worden waarna er pas na een paar jaar weer nieuwe bomen geplant kunnen worden. Een triest gezicht die gekapte bossen. Maar zolang er markt is voor biodiesel (waarin palmolie wordt toegevoegd), zullen ze er daar mee door gaan. Ik vraag me af of dat allemaal wel zo goed is voor het milieu...

Janneke Bos
Hoofdredacteur

Wijziging Binnenvaartbesluit ivm registratie ontzegging vaarbevoegdheden en invordering vaardocumenten	3
Wijziging Binnenvaartregeling in verband met aanwijzing categorieën vaarbewijzen miv 1 januari 2012	3
Plannen en veranderende regelgeving IenM vanaf 1 januari 2012	3
Wijzigingen wetten en regels per 1 januari 2012	4
Nieuwe Examenlocaties VAMEX	4
Ondertekening overeenkomst AIS-gegevens	4
Filmpje koppeling BAG-GBA	5
Wat verandert er op 1 januari 2012 voor het erfgoed?	5
Evaluatie archeologiewet	5
Reactie staatssecretaris Zijlstra op evaluatie archeologiewet	6
13th International Symposium on Boat and Ship Archaeology	6
Verschenen archeologische rapportages over recent gevonden scheepswrakken in Leidsche Rijn	6
Beantwoording Kamervragen over grondstoffen voor de productie van biobrandstof	7
Ontwikkelingen biobrandstoffen in beleidsbrief staatssecretaris Joop Atsma	7
Zorg goed voor uw diesel!	7
Procedure Brandalarm	9
Toelichting procedure brandalarm	9
De brandmelding	10
De eerste maatregelen	10
Op rivieren en kanalen	10
Bij geringe of niet waarneembare brand in de machinekamer	10
Op ruimer water	11
Enkele middelen	12
Resumé	12

Wijziging Binnenvaartbesluit ivm registratie ontzegging vaarbevoegdheden en invordering vaardocumenten

Deze algemene maatregel van bestuur reguleert de registratie krachtens artikel 35b, eerste lid, van de Binnenvaartwet van met name opgeschorte vaarbevoegdheden als gevolg van een rechterlijke uitspraak of doordat het desbetreffende vaardocument voorlopig is ingenomen (artikelen 35b respectievelijk 35a van de Scheepvaartverkeerswet).
De hier gereguleerde registratie bevat strafrechtelijke gegevens als bedoeld in artikel 16 van de Wet bescherming persoonsgegevens. Deze registratie valt onder het toepassingsbereik van artikel 23, eerste lid, onderdeel e, van die wet, zoals uiteengezet in de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel tot wijziging van de Scheepvaartverkeerswet en de Binnenvaartwet in verband met de invoering van de ontzegging van de vaarbevoegdheid. Daardoor is de minister bevoegd om strafrechtelijke gegevens te verwerken.
Melding van deze registratie bij het College bescherming persoonsgegevens als bedoeld in artikel 27 van de Wet bescherming persoonsgegevens heeft plaatsgevonden.
Uit extrapolatie van huidige gegevens over overtreding kan worden aangenomen dat jaarlijks 50 tot ten hoogste 100 ontzeggingen van de vaarbevoegdheid zullen worden uitgesproken.
Voor de details zie https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-2011-603.html.
Bron: Officiële bekendmakingen

Wijziging Binnenvaartregeling in verband met aanwijzing categorieën vaarbewijzen miv 1 januari 2012

Deze wijziging van de Binnenvaartregeling hangt samen met de wijziging van de Scheepvaartverkeerswet en de Binnenvaartwet (Stb. 2011, 382), die betrekking heeft op de ontzegging van de vaarbevoegdheid bij onder andere alcoholgebruik in de beroepsvaart.
Daarnaast wordt door middel van die wetswijziging de handhaving van voorschriften rond de andere vaarbewijzen dan het klein vaarbewijs overgeheveld van het strafrecht naar het bestuursrecht.
Zie https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2011-23038.html
Bron: officiële bekendmakingen

Plannen en veranderende regelgeving IenM vanaf 1 januari 2012

(*hieronder volgt een gedeelte van het nieuwsbericht waarbij alleen naar scheepvaart gerelateerd nieuws is gekeken*)
Het ministerie van Infrastructuur en Milieu komt per 1 januari 2012 met een aantal wijzigingen van wetten en regelgeving. Ook start en realiseert het ministerie volgend jaar enkele grote projecten. Zo presenteert minister Schultz van Haegen haar plannen voor de vereenvoudiging van regelgeving aan de Tweede Kamer en investeren minister Schultz en staatssecretaris Atsma in infrastructuur en waterveiligheid.
Hierna een overzicht, met een doorkijk naar eind 2012.

Wijzigingen wetten en regels per 1 januari 2012

Op 1 januari 2012 wordt de Deltawet van kracht.
De Deltawet vormt de wettelijke basis voor een nieuw Deltaplan waarin met het Deltafonds, de zoetwatervoorziening en hoogwaterbescherming van de toekomst gefinancierd kunnen worden. Ook markeert de wet de rol van de Deltacommissaris, die als regeringscommissaris voor het Deltaprogramma er elk jaar voor zorgt dat er een Deltaprogramma wordt opgesteld én over de voortgang rapporteert.
Het Deltaprogramma 2012 bevat voor volgend jaar onder andere de projecten kribverlaging Midden-Waal, de versterking van de Delflandse kust, de kust bij Scheveningen en de sluizen bij Lemmer.
Ook volgt de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) de VROM Inspectie (VI) en de Inspectie voor Verkeer en Waterstaat (IVW) op per 1 januari 2012.
Verder geldt vanaf januari 2012 een lozingsverbod voor passagiersschepen met meer dan 50 passagiers door de inwerkingtreding van deel C van het Scheepsafvalstoffenverdrag. Vanaf deze periode mogen passagiersschepen geen huishoudelijk afvalwater meer lozen op het oppervlaktewater. Dit mag alleen nog via een goedgekeurde boordzuiveringsinstallatie. Als er geen zuiveringsinstallatie aan boord is, moet het afvalwater opgevangen worden in een opslagtank en afgegeven worden bij een vuilwaterontvangstvoorziening.
Tenslotte treedt op 1 januari 2012 de Regeling tot wijziging van diverse tariefregelingen in werking: het betreft o.a. de regeling tachograafkaarten en tarieven vervoer gevaarlijke stoffen. Uitgangspunt van het kabinetsbeleid is dat de overheid voor het verlenen van diensten aan derden, zo veel mogelijk kostendekkende tarieven hanteert.

Doorkijk naar 2012

In 2012 beginnen de werkzaamheden aan de schutsluis Zwartsluis en volgt een voorkeurbeslissing voor de Volkeraksluizen, zodat deze geschikt worden voor een veilige en vlotte afwikkeling van de groeiende beroepsvaart.
In 2012 dient minister Schultz van Haegen haar voorstel voor de Omgevingswet in bij de Tweede Kamer. Deze wet betekent minder regels en een vereenvoudiging van de regels voor ruimtelijke ordening, infrastructuur, water, wonen, milieu, natuur en monumenten. Dus minder regels en tijdwinst voor bedrijfsleven, burgers en overheden en een besparing op de plankosten van naar verwachting € 650 miljoen per jaar. In maart is het voorontwerp klaar.
Ook maakt het kabinet de Crisis- en herstelwet permanent.
Verder treedt rond de jaarwisseling het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening in werking. Dit besluit zorgt voor versnelling van de besluitvorming en vermindering van bestuurlijke drukte door rijksbelangen vooraf te borgen in bestemmingsplannen en andere ruimtelijke plannen. Onderwerpen waarvoor het rijk onder meer ruimte vraagt zijn de mainportontwikkeling van Rotterdam, bescherming van de waterveiligheid, bescherming en behoud van enkele werelderfgoederen. Het kabinet heeft de keuze voor deze onderwerpen gemaakt in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte; deze zal in het eerste kwartaal van 2012 worden vastgesteld. Deze structuurvisie geeft invulling aan het streven van het kabinet naar deregulering en decentralisatie van de ruimtelijke ordening.
De waterveiligheid vergt de komende jaren aanzienlijke investeringen. In 2012 gaat er € 1,1 miljard naar onderhoud aan dijken en waterkeringen en de verdere versterking van de kust. De planfase herziening Afsluitdijk start volgend jaar zodat de dijk in 2015 kan worden aangepakt.
Het kabinet heeft € 600 miljoen vrijgemaakt voor de versterking van de toplaag van de Afsluitdijk en het renoveren van de spui- en schutsluizen. Daarnaast heeft het Rijk 200 miljoen euro gereserveerd om te investeren in extra spuicapaciteit. Hierdoor voldoet de dijk uiterlijk in 2020 weer aan de veiligheidsnormen.

Financieel kader voor de projecten in 2012

In 2012 besteedt het kabinet € 2,6 miljard aan het spoor en € 2,5 miljard aan wegen. Ook wordt € 2,3 miljard geïnvesteerd in regionale en lokale infrastructuur en openbaar vervoer. Voor watersystemen en vaarwegen trekt het kabinet respectievelijk € 1,1 en 0,9 miljard uit.
Zowel aan het Project Mainport Rotterdam als aan het milieubeleid wordt € 0,4 miljard besteed. Voor het ruimtelijk beleid trekt het kabinet € 0,3 miljard uit.
Bron: nieuwsbericht Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Nieuwe Examenlocaties VAMEX

Om de bereikbaarheid voor examenkandidaten te vergroten heeft VAMEX in september 2011 een extra examenlocatie in Zoetermeer geopend. Daarnaast zullen twee bestaande locaties binnenkort gaan verhuizen. De huidige locatie in Hoofddorp is in 2011 voor het laatst geopend.
De nieuwe locatie in Alkmaar opent eind januari 2012 haar deuren. Daarnaast zal Nieuwegein vanaf maart 2012 meer naar het zuiden opschuiven en zullen de examens Klein Vaarbewijs en Basiscertificaat Marifonie vanaf eind maart in Den Bosch kunnen worden afgelegd. De overige twee locaties waar examen gedaan kan worden blijven Dordrecht en Zwolle. Voor de adressen van alle (nieuwe) locaties verwijzen wij naar onze website: www.vamex.nl
Bron: VAMEX

Ondertekening overeenkomst AIS-gegevens

Op donderdag 24 november jl. organiseerde het IDVV samen met Havenbedrijf Rotterdam, de provincie Overijssel, LINC-Logistiek Intermodaal Netwerk.com, Bureau Telematica Binnenvaart en TU Delft de netwerkbijeenkomst over Scheepvaart Verkeersmanagement.
Joris Al, HID Rijkswaterstaat blikte aan de hand van ingestuurde foto's terug op de mijlpalen op het gebied van scheepvaart. Vervolgens praatte Aad Veenman (oud NS-topman) de aanwezigen bij over alle logistieke doelen waar Nederland voor staat.

Op het podium namen alle partners uit de logistieke keten plaats. Als aandachtspunt kwam naar voren dat de afhandeling van de binnenvaart in de zeehaven: deze kan efficiënter en sneller als het proces anders wordt ingericht en het binnenvaartschip niet langs veel verschillende kades en havens moet om zijn vracht compleet te krijgen.

Het Havenbedrijf van Rotterdam, de Kustwacht en de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart spraken met elkaar af gegevens uit AIS (Automatic Identification System) te delen met Rijkswaterstaat. Hierdoor kan Rijkswaterstaat het scheepvaartverkeer in de toekomst een betere dienstverlening op de grote vaarwegen leveren. Bron: bericht Rijkswaterstaat

Filmpje koppeling BAG-GBA



Dit filmpje is gemaakt ter gelegenheid van het afronden van de koppeling tussen de BAG (Basisregistratie Adressen en Gebouwen) en de GBA (Gemeentelijke Basisadministratie). Het gaat in op nut en noodzaak van het stelsel van basisregistraties en in het bijzonder de koppeling BAG-GBA. Het filmpje is gemaakt in opdracht van de ministeries van IenM en BZK.
Zie http://www.youtube.com/watch?v=aaG8pXUtedo.
Bron: Ministeries IenM en BZK

Wat verandert er op 1 januari 2012 voor het erfgoed?

De Eerste Kamer heeft op 31 mei 2011 het wetsvoorstel Modernisering Monumentenzorg aangenomen. Hierdoor wijzigt per 1 januari 2012 een en ander in het Besluit ruimtelijke ordening, de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en het Besluit omgevingsrecht (de omgevingsvergunning) en de Monumentenwet 1988.

Besluit ruimtelijke ordening
In dit besluit is vastgelegd dat gemeenten vanaf 1 januari 2012 in hun bestemmingsplannen rekening moeten houden met aanwezige cultuurhistorische waarden.

Omgevingsvergunning
Voor minder ingrijpende wijzigingen aan rijksmonumenten geldt vanaf 1 januari niet meer de uitgebreide vergunningprocedure van 26 weken, maar de reguliere van 8 weken.

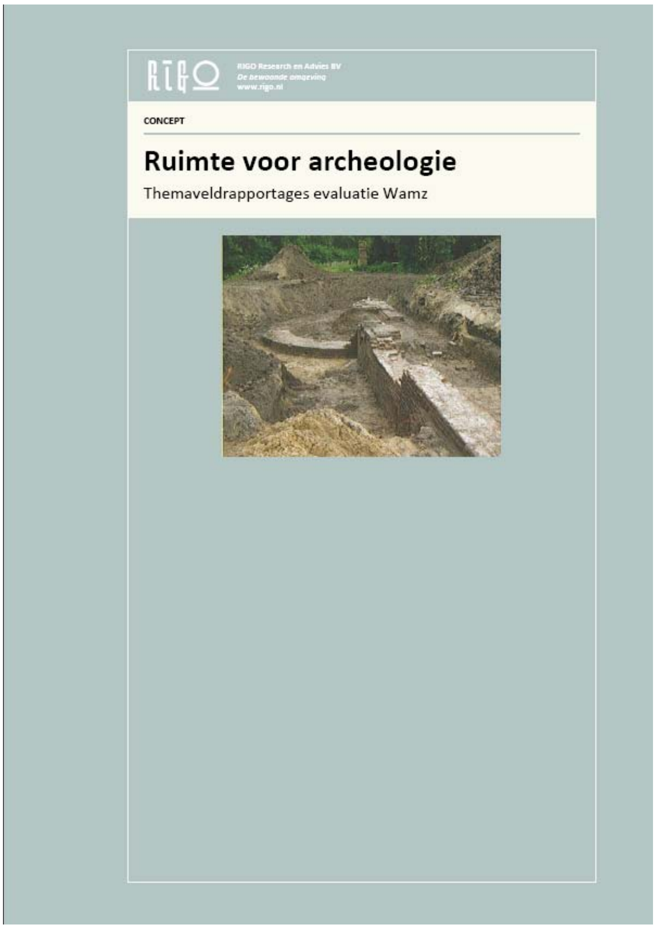
Met ingang van 1 januari 2012 is voor een aantal kleinere werkzaamheden in rijksmonumenten helemaal geen vergunning meer nodig. Ook is in beschermde stads- en dorpsgezichten onder bepaalde voorwaarden geen vergunning voor bouwen nodig.

Monumentenwet 1988
Per 1 januari 2012 vervalt de vereiste leeftijdsgrens van vijftig jaar voor rijksmonumenten.
Er kunnen geen verzoeken meer worden ingediend voor het aanwijzen van een object als rijksbeschermd monument.
Het is wel mogelijk de Rijksdienst suggesties voor bescherming te doen.

Voor meer informatie over de Handreiking Erfgoed en Ruimte, Omgevingsvergunning, Handleiding Vergunningvrij en Suggesties voor bescherming zie http://www.cultureelerfgoed.nl/actueel/nieuws/wat-verandert-er-op-1-januari-2012-voor-erfgoed

Bron: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed

Evaluatie archeologiewet



De Wet op de archeologische monumentenzorg bestond in 2011 vier jaar. Deze wet vloeit voort uit het Verdrag van Malta van 1992.
Bedoeld om Europees archeologisch erfgoed beter te beschermen. Als bron van kennis over ons verleden en middel voor wetenschappelijk onderzoek.

Waarom 'Malta' evalueren?
Hoe werkt de wet in de praktijk? Daarover gaat de evaluatie die we in 2007 hebben afgesproken. Hamvraag is of de Wet en het Besluit op de archeologische monumentenzorg effectief en doelmatig bijdragen aan een betere bescherming van de archeologie.

Tijdpad evaluatie
Een extern onderzoeksbureau voerde de evaluatie eerste helft 2011 uit voor het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap. De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed ondersteunde daarbij het ministerie.

Evaluatierapport en beleidsreactie
Het evaluatierapport is nu klaar, evenals de beleidsreactie daarop van staatssecretaris Zijlstra. Daarin onderschrijft hij de conclusie van het evaluatieonderzoek dat op basis van de huidige wetgeving een betere bescherming van ons bodemarchief mogelijk is.

De huidige evaluatie is een momentopname van de bestuurlijke en maatschappelijke ontwikkeling van de archeologiewetgeving en biedt de mogelijkheid om op een aantal vlakken bij te sturen. Daartoe staan een achttal verbeterpunten in de reactie. Zie http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/rapporten/2011/10/19/rapport-ruimte-voor-archeologie-themaveldrapportages-evaluatie-wamz.html

Bron: Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed

Reactie staatssecretaris Zijlstra op evaluatie archeologiewet

Staatssecretaris Zijlstra (OCW) heeft in een brief aan de Eerste en Tweede Kamer zijn reactie gegeven op de evaluatie van de wet en het besluit op de archeologische monumentenzorg. Hij onderschrijft de conclusie van het evaluatieonderzoek dat op basis van de huidige wetgeving een betere bescherming van ons bodemarchief mogelijk is gebleken. De huidige evaluatie is een momentopname van de bestuurlijke en maatschappelijke ontwikkeling van de archeologiewetgeving en biedt de mogelijkheid om op een aantal vlakken bij te sturen. Daartoe staan een achttal verbeterpunten in de reactie.
Zie http://www.cultureelerfgoed.nl/actueel/nieuws/reactie-staatssecretaris-op-evaluatie-archeologiewet
Bron: Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed

13th International Symposium on Boat and Ship Archaeology

Datum: 8 okt 2012 (Hele dag) - 12 okt 2012 (Hele dag)
Locatie: Scheepvaartmuseum Amsterdam
Al eeuwen maakt de zeevaart onderdeel uit van het dagelijks leven. Historici, archeologen en antropologen over de hele wereld bestuderen de sociale, technische en economische aspecten van schepen, het gebruik en van scheepsbouw.
In deze 13de editie van ISBSA daarom aandacht voor de relatie tussen scheepsbouw in een bepaald gebied, scheepsontwerpen en het fysieke (maritieme) landschap.

Organisatie: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, Erfgoed Nederland, Universiteit van Groningen en het Scheepvaartmuseum Amsterdam.

Voor wie: Scheeps- en maritiem archeologen, historici, etnografen en antropologen.
Meer weten? Kijk op www.isbsa.org of mail naar isbsa13@isbsa.org.

Bron: Agenda Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed

Verschenen archeologische rapportages over recent gevonden scheepswrakken in Leidsche Rijn

In 2010 zijn twee vroegmiddeleeuwse scheepswrakken gevonden in de Utrechtse wijk Leidsche Rijn. Het ene wrak dateert uit de achtste eeuw, het andere uit de tiende eeuw. Beide zijn aangetroffen bij het graven van de Vikingrijn, een waterpartij in de nieuwbouwwijk die moet herinneren aan de middeleeuwse geschiedenis van dit gebied.

De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed was betrokken bij het initiële onderzoek vanwege zijn specifieke expertise





en het feit dat de twee vondsten van bovenregionaal belang zijn. Na onderzoek zijn de wrakken weer afgedekt.
De keuze over wat volgt - ter plekke bewaren en beschermen of opgraven - ligt bij de provincie Utrecht. Van het onderzoek naar de twee scheepjes zijn twee Rapportages Archeologische Monumentenzorg verschenen: Waardestelling Vleuten 1 en Waardestelling Vleuten 2, genoemd naar de vindplaats in de voormalige gemeente Vleuten-De Meern, nu Leidsche Rijn.
Download beide rapportages via http://www.cultureelerfgoed.nl/actueel/nieuws/verschenen-waardestelling-vleuten-1-en-vleuten-2
Bron: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed

Beantwoording Kamervragen over grondstoffen voor de productie van biobrandstof

Antwoorden van staatssecretaris Atsma (IenM) op Kamervragen van het lid Paulus Jansen over grondstoffen voor de productie van biobrandstof.

1. Welke initiatieven heeft de Task Force Duurzame Palmolie sinds november 2010 ontplooid om de doelstelling "100% duurzaam geproduceerde palmolie in 2015" te realiseren? Zijn er al resultaten? Zo ja, Welke?

2. Klopt het dat de nieuwe raffinaderij voor biobrandstof van Nesté Oil 400.000 ton palmolie per jaar als grondstof gebruikt? Zo nee, hoe groot is de hoeveelheid dan wel?

3. Klopt het dat elf maatschappelijke organisaties een klacht hebben ingediend bij de Round Table for Sustainable Palm Oil (RSPO) tegen Neste's belangrijkste palmolieleverancier, het Maleisische IOI, wegens wetsovertredingen, fraude en ontbossing in Ketapang, Indonesië, en over een langdurig landconflict in Sarawak, Maleisië? Klopt het dat de certificering van IOI op grond van deze klacht is opgeschort? Zo ja, is het binnen de afspraken van de Taskforce duurzame palmolie toelaatbaar als een Nederlandse grootverbruiker van palmolie niet gecertificeerde grondstoffen importeert? Kunt u het antwoord motiveren?

4. Is er sprake (geweest) van enige vorm van financiële steun (fiscale faciliteiten, MEP, SDE/SDE+) voor de raffinaderij van Nesté Oil? Zo ja, heeft u op grond van deze steun mogelijkheden om af te dwingen dat uitsluitend duurzaam geproduceerde palmolie gebruikt wordt als grondstof?



Trossen met palmolievruchten.



Palmolievruchten, uit het gele/oranje deel wordt de palmolie geperst.

5. Hoe denkt u te verzekeren dat de afspraak 100% duurzaam geproduceerde palmolie in 2015 meer wordt dan een loze belofte? Lees de antwoorden op: http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2011/10/27/beantwoording-kamervragen-over-grondstoffen-voor-de-productie-van-biobrandstof.html.
Bron: Overheid.nl

Ontwikkelingen biobrandstoffen in beleidsbrief staatssecretaris Joop Atsma

In de brief gaat de staatssecretaris in op een tweetal verzoeken van de Commissie Infrastructuur en Milieu; het verzoek om een kabinetsvisie inzake de optimale benutting van biomassa, dat gesteld is naar aanleiding van zijn brief van 13 september 2011 (1) en het verzoek om geïnformeerd te worden over de stand van zaken van de uitwerking van de Europese Richtlijn brandstofkwaliteit (2).
Zie http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2011/11/16/brief-staatssecretaris-van-infrastructuur-en-milieu-over-bio-brandstoffen.html.
Bron: Rijksoverheid

Zorg goed voor uw diesel!

In bijna iedere handleiding voor het winterklaar maken van een scheepsdiesel wordt aangeraden de dieseltanks tot aan de nok te vullen, om condens te voorkomen. Maar de tijden veranderen. De diesel van weleer wordt vermengd met steeds hogere percentages biodiesel, en hoewel de motor daar (hopelijk) geen last van heeft, kan het gedurende langere tijd bewaren van deze diesel wel degelijk problemen opleveren. Henk Bos komt daarom tot de conclusie dat het anno 2011 en later waarschijnlijk beter is de dieseltanks geheel leeg te maken voor de winterstalling. Naast deze tip bevat het artikel nog veel meer wetenswaardigs over de verzorging van de diesel.
Download hier het gehele artikel van Henk Bos: http://watersport.hcc.nl/index.php?option=com_content&view=article&id=233:zorg-goed-voor-uw-diesel&catid=69:tips-en-trucs&Itemid=241
Bron: HCC! Watersport



Palmolieplantage in Indonesië. De vruchten groeien aan trossen bovenin de palm. Aan de lange stok zit een soort kleine zeis waar de trossen mee worden losgesneden. Na 30 jaar wordt de palmboom te hoog en wordt het productiebos gekapt.

Procedure brandalarm

Algemeen

* Maak gebruik van de aanwezige veiligheids- en reddingsmiddelen, kleding, uitrusting en communicatiemiddelen.

* Neem elke brandmelding serieus.

* Maak gebruik van de motoren zolang ze nog draaien.

* Zoek een zo veilig mogelijke plaats aan de oever.

* De schipper neemt de algemene leiding en houdt overzicht.

* Stel het Algemeen Alarm in werking.

* Zorg dat iedereen aan dek is. (koppen tellen)

* Waarschuw de autoriteiten en de omgeving.

* Isoleer de brandhaard.

* Maak indien mogelijk gebruik van de blusmiddelen.

Indien de oever ver weg is:
* Verzamel reddingsmiddelen.

* Neem maatregelen om het schip indien nodig snel en veilig te kunnen verlaten.
(volgens de Procedure Verlaten Schip - is die al klaar?)



Toelichting Procedure Brandalarm

De risico's van brand aan boord
Bij de voorbereiding van het schrijven van dit stuk hebben wij ons laten voorlichten door deskundigen over de soorten branden die op schepen kunnen ontstaan. En ding is ons duidelijk geworden: branden kunnen bijna overal ontstaan en het verloop ervan is bijna altijd onvoorspelbaar.
De machinekamer is de meest voor de hand liggende plaats voor het ontstaan van brand, dit in verband met de daar aanwezige hitte en brandbare stoffen.
Echter de meeste van onze schepen liggen van voor tot achter vol met elektriciteitskabels en kortsluiting kan in principe overal ontstaan. De keuken is ook zo'n typische plaats.



Dat maakt het schijven van een handleiding bij brand moeilijk dan wel bijna onmogelijk. Het grillige en mogelijk onvoorspelbare karakter van een brand aan boord die soms razend snel om zich heen kan grijpen maken het noodzakelijk om bij elke melding van brand steeds rekening te houden met het ergste scenario en de maatregelen daarop aan te passen.

Houdt in alle gevallen steeds het volgende goed in gedachten:

**SCHEPEN KUNNEN WORDEN VERVANGEN,
HET LEVEN VAN JE OPVARENDEN NIET!!!!!!!!**

Alle handelingen en maatregelen die genomen worden bij brand dienen er op gericht te zijn het leven van jezelf en dat van de andere opvarenden in veiligheid te stellen.
Alles wat je daarnaast nog aan positiefs kunt doen is mooi meegenomen.

Benoembare risico's:
ontploffing
verbranding
zinken
te water geraken van een opvarende > onderkoeling > verdrinking.
schade aan materieel.
verstikking door rook of zuurstofgebrek.
brandwonden > ernstige verminkingen
uitval motoren/besturing > drukke scheepvaart > aanvaring.
gevaren voor de overige scheepvaart.

De risico's voor brand aan boord van vaartuigen die op ruim water opereren, zijn groter dan die op de rivieren en kanalen. Zij zijn namelijk meer aangewezen op zelfredzaamheid. Hierover later meer.

De brandmelding



Een elektronische brandmelding kan in principe vanuit elke ruimte aan boord gegeven worden en komt over het algemeen binnen bij de roerganger op het dashboard.

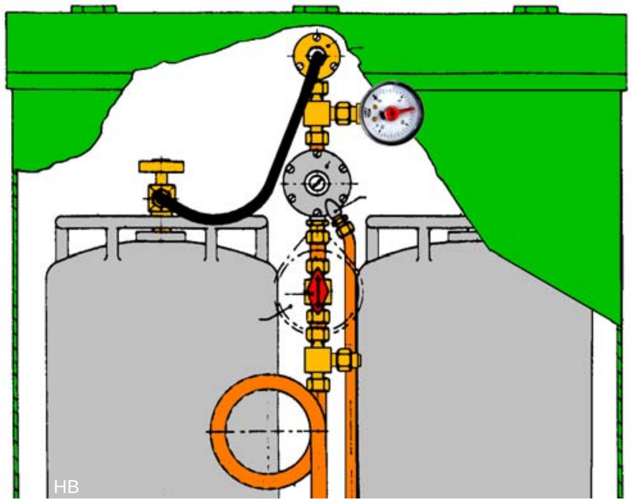


Meestal zijn er op meerdere plaatsen alarmgevers aangebracht zoals hitte melders (90º) en rookmelders. De hitte melders gaan af bij overschrijding van de temperatuur van 90º C. De rookmelders hebben een infrarood sensor. Indien men daar met een sigaret onder gaat zitten gaat hij af. In de machinekamer hebben wij echter te maken met de ventilatie, die normaal gesproken permanent tijdens de vaart aan staat en grote hoeveelheden verse lucht naar binnen jaagt. Je kunt dan ook wel nagaan welke consequenties dit heeft voor voornoemde melders.

De ontdekking van een brand kan natuurlijk ook door een opvarende of zelfs een schipper van een naburig schip gebeuren. Een brand kan zich openbaren doordat de vlammen via de ventilatieopeningen naar buiten slaan maar het kan ook blijven bij simpele melding op het dashboard. Neem elke brandmelding serieus en probeer de juiste maatregelen te nemen.
Soms moet je al blij zijn dat niet juist de verkeerde maatregelen worden genomen. In paniek doet een mens soms de meest vreemde dingen. Denk ook aan het resetten van de brandalarm installatie.

De eerste maatregelen
Er komt een melding binnen op het dashboard. Laten we er van uit gaan dat er serieuze brand is. Een klein brandje in een prullenbak is snel gedoofd.

Een persoon (meestal de schipper) neemt de leiding. Stel de Alarm procedure in werking. Zorg dat alle opvarenden zich in de stuurhut verzamelen (bij Scouting de jeugdleden naar het voordek) en let erop dat er niemand wordt vermist (tellen!). Trek een reddingsvest aan.



Sluit het gassysteem door de gasflessen dicht te draaien.

Op rivieren en kanalen
Maak gebruik van het feit dat de motoren nog draaien en stel de veiligheid van de opvarenden als prioriteit nummer een. Zoek zo snel mogelijk de kant op of in ieder geval een plaats waar het schip zo snel mogelijk verlaten kan worden.

Ga vooral niet al varende de machinekamer in !!!

Ga niet tijdens de vaart aan brandbestrijding doen. Ga pas aan brandbestrijding doen als je zeker weet dat je dit zonder gevaar kunt doen, of laat de brandbestrijding over aan de brandweer.
Pas als het vaartuig voor de kant ligt kan men zich voorzichtig oriënteren op de brand op zich.
Bij uitslaande brand: Neem een GSM mee en verlaat het schip zo snel mogelijk.
Zorg dat de autoriteiten op de hoogte worden gebracht.
Meld de situatie aan de scheepvaart via de marifoon en via de GSM aan 112.

Bij een geringe of niet waarneembare brand in de machinekamer:



- Probeer je te oriënteren op de aard van de brand en neem hierop de maatregelen.
- Zet de machinekamer ventilatie uit.
- Voel bijv. op het dek of het heet wordt.
- Sluit zoveel mogelijk openingen af.
- Indien waarneembare brand, schroom dan niet om de vaste brandblusinstallatie in werking te stellen.
- Trek aan dek aan de handel van de brandstof snelafsluiter.



Trek nooit als eerste maatregel, meteen het machinekamerluik open.
De ventilatie zal er dan voor zorgen dat evt. aanwezige vlammen door het luik naar buiten slaan.



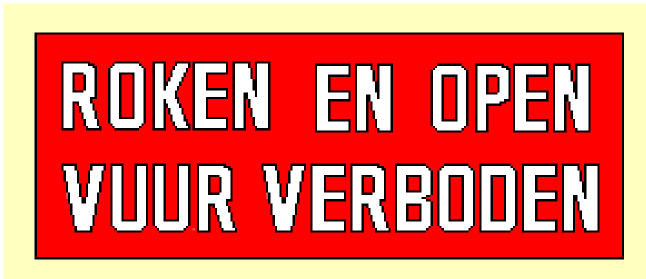


Indien de brand door verstikking (bijv. door een zuurstofverdringend blusmiddel) is gedoofd, laat het luik dan door de brandweer openen. Het gevaar van backdraft is steeds aanwezig.
Indien de vaste brandblusinstallatie is gebruikt, ga dan niet eerder de machinekamer in voordat alles uitvoerig is geventileerd.

Op ruime wateren
Voor de vaartuigen die op ruim water varen zijn de maatregelen die hiervoor zijn genoemd niet altijd een optie. Zij zijn meer aangewezen op hun zelfredzaamheid. Toch is het raadzaam om gebruik te maken van de motoren zolang het nog kan en zover mogelijk richting oever te varen.
Tijdens de vaart naar de oever kunnen verschillende maatregelen worden genomen, zolang en zover de brand dit toelaat.
- Iedereen doet meteen een reddingsvest om.
- De brand wordt meteen gemeld aan een walstation (eventueel dmv. DSC).
- De schipper houdt controle over de situatie en verdeelt de werkzaamheden.
- Verlies niemand uit het oog.



- Bij brand in de machinekamer de vaste brandblusinstallatie in werking stellen.
- Maatregelen nemen die noodzakelijk zijn om het schip zo nodig snel te verlaten.
- Alleen als het veilig is voor mensen, wat gaan doen aan brandbestrijding.
- Zoveel mogelijk brandende compartimenten luchtdicht afsluiten.
- Brandweer aanwezig > laat brandbestrijding aan hen over.
- Indien zich een ernstige brand in de keuken voordoet, die niet meteen te blussen is, sluit dan, voor zover die aanwezig is, de brandveilige deur.



Gebruik vluchtluik
Indien zich een plotselinge brand voordoet in de stuurhut en je bevindt je zelf beneden in de woning of in de keukenruimte, stel jezelf dan in veiligheid via het vluchtluik. Zorg dat je weet hoe het vluchtluik werkt en train in het gebruik hiervan.OEFEN!

In veiligheidsstelling
Indien men de wal of reddingsschip heeft bereikt, neem dan alleen het meest noodzakelijke mee (Panic bag).
Een GSM is wel handig.
Indien men noodzakelijk het schip moet verlaten via bijboot of reddingsvlot, doe dit dan gedisciplineerd en aan de hand van de Procedure Verlaten Schip.

Middelen aan boord ter bestrijding van brand

Ter bestrijding van eenvoudige brandjes dan wel branden, waarbij we zelf geen gevaar lopen zijn er (als het goed is) diverse hulpmiddelen aan boord. Alle middelen zijn er op gericht om één van de zijden van de zogenaamde brand-veelhoek weg te nemen.
Ga na welke middelen er bij U aan boord zijn, waar ze zich bevinden, gekeurd zijn en wat het gebruik ervan is.

Enkele middelen
-De CO2 installatie. CO2 werkt zuurstof verdringend en is zwaarder dan lucht. Alleen in werking stellen als u zeker weet dat er niemand gevaar loopt.



- Dekwaspomp.

Geschikt voor het blussen van vaste stoffen. Indien juiste nozzle aanwezig kan een prima watergordijn worden gemaakt ter bescherming van jezelf. Denk aan het toerental van de motor en blaas de zaak niet op.

- Poederblussers.

Een poederblusser heeft een inhoud gebaseerd op een zout, wat een anti-katalytische werking op de voortplanting van een brand heeft. Dit draagt er zorg voor dat de verbranding effectief wordt gestopt. Blusmiddel is geschikt voor ABC branden. Echter niet zo geschikt voor elektriciteitsbranden.

- Koolzuursneeuw.

Vloeibaar gemaakt koolzuurgas wordt als sneeuw uitgedreven. Temperatuur -78ºC. Geschikt voor alle branden, ook elektrisch.

- BCF-blussers. Geschikt voor metaalbranden.
- Blusdeken (o.a. bij vlam in de pan).

Zorg ervoor dat uw reddingsmiddelen aan boord in topconditie verkeren. Test kranen en afsluiters regelmatig op hun functie. Zorg ervoor dat noodzakelijke keuringen zijn verricht.

Wat voor soort branden kunnen er ontstaan aan boord?

Buiten de machinekamer
- Door kortsluiting in elektrische apparaten en alle bedradingen door het schip.
- Prullenbakbranden.
- Branden die kunnen ontstaan bij het koken in de keuken.

In de machinekamer
- Door kortsluiting in de apparaten en bedradingen o.a. in de zekeringkasten of bij accu's.
- Door lekkages van brandstofleidingen gasoliebranden.
- Door lekkages in de hoge druk leidingen van het brandstof inspuit systeem, kunnen sproeilekkages ontstaan waardoor ernstige branden kunnen ontstaan.

Sommige vaartuigen zijn uitgerust met sensoren in de brandstof retourleidingen. Deze combinatie is een indicatie voor wat er aan de hand kan zijn.
- Door oververhitting van bepaalde onderdelen.
- Door broei in vette poetslappen.

Preventie
Door wat extra aandacht te geven aan de plaatsen waar mogelijk brand kan ontstaan kunt u een steentje bijdragen om brand te voorkomen. Enkele aandachtspunten:

Wees alert op afwijkingen van signaleringen op het dashboard.
Meldt afwijkingen meteen aan de onderhoudsmedewerker en zorg dat het afdoende gerepareerd wordt.
Controleer eerst dit soort zaken voor dat je gaat varen.

Het regelmatig uitklappen van zekeringen niet afdoen met het steeds maar terugzetten van de zekering. Er is dan iets loos > laat het onderzoeken en repareren. Dit geldt ook voor aardlekfouten.

Laat het geen zootje worden in de machinekamer. Ruim alles ordentelijk op. Stop de poetslappen in een metalen kist. Houdt de motoren schoon, zodat je lekkages tijdig kunt traceren.
Zorg dat alles zijn onderhoudsbeurten krijgt en laat keuren wat gekeurd moet worden.
Blijf in de keuken als je aan het koken bent.
Voorzichtig met roken (as in prullenbakken e.d.).
Roken alleen buiten!

Resumé
Het is moeilijk om in een richtlijn aan te geven wat het beste is om te doen bij een brand. Elke situatie zal anders zijn en vergt dan weer zijn eigen specifieke benadering. Echter deze toelichting kan een bijdrage leveren voor een bewustwordingsproces over de brandveiligheid aan boord, waarin ieder bemanningslid zijn eigen verantwoordelijkheid heeft.
Laat u door de brandweer adviseren en regel in samenwerking met de brandweer een oefening zodat alle opvarenden goed met een brand aan boord kunnen omgaan.



Zorg dat deze situatie niet voorkomt!